Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (toinen jaosto)

11 päivänä toukokuuta 2023 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Maantieliikenne – Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevat yhteiset säännöt – Asetus (EY) N:o 1071/2009 – 6 ja 22 artikla – Kansallinen säännöstö, jonka perusteella on mahdollista siirtää rikosoikeudellinen vastuu kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista vakavista rikkomuksista – Näistä rikkomuksista määrättyjen seuraamusten jättäminen ottamatta huomioon arvioitaessa maantiekuljetusyrityksen hyvämaineisuutta

Asiassa C-155/22,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Ala-Itävallan osavaltion hallintotuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 3.3.2022 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.3.2022, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

RE

vastaan

Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld,

jossa asian käsittelyyn osallistuu

Arbeitsinspektorat NÖ Wald- und Mostviertel,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (toinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Prechal sekä tuomarit M. L. Arastey Sahún (esittelevä tuomari), F. Biltgen, N. Wahl ja J. Passer,

julkisasiamies: J. Richard de la Tour,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– RE, edustajinaan A. Bajraktarevic ja D. Schärmer, Rechtsanwälte,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Itävallan hallitus, asiamiehinään C. Leeb, A. Posch ja J. Schmoll,

– Euroopan komissio, asiamiehinään P. Messina ja G. Wilms,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 51), sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2013 annetulla neuvoston asetuksella (EU) N:o 517/2013 (EUVL 2013, L 158, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 1071/2009), 6 artiklan 1 kohdan ja 22 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat RE ja Bezirkshauptmannschaft Lilienfeld (Lilienfeldin aluehallintoviranomainen, Itävalta; jäljempänä hallintoviranomainen) ja joka koskee hallintoviranomaisen RE:lle määräämiä useita seuraamuksia muun muassa kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin oikeussääntöjen rikkomisista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

3 Asetuksen N:o 1071/2009 ensimmäisessä, toisessa ja neljännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Sellaisten maantieliikenteen sisämarkkinoiden toteuttaminen, joilla vallitsevat tasapuoliset kilpailuolosuhteet, edellyttää maanteiden tavara- tai henkilöliikenteen harjoittajan ammattiin, jäljempänä ’maantieliikenteen harjoittajan ammatti’, pääsyä koskevien yhteisten sääntöjen yhdenmukaista soveltamista. Yhteiset säännöt edistävät maantieliikenteen harjoittajien korkeamman ammatillisen pätevyyden tason saavuttamista, markkinoiden järkeistämistä, palvelujen laadun paranemista maantieliikenteen harjoittajien, niiden asiakkaiden ja koko talouselämän etujen mukaisesti sekä liikenneturvallisuuden kohentumista – –

(2) Maanteiden kansallisen ja kansainvälisen tavara- ja henkilöliikenteen harjoittajien ammattiin pääsystä sekä tutkintotodistusten, todistusten ja muiden muodollista kelpoisuutta osoittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta sekä toimenpiteistä näiden liikenteenharjoittajien sijoittautumisvapauden tehokkaan käyttämisen edistämiseksi 29 päivänä huhtikuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/26/EY [(EUVL 1996, L 124, s. 1)] säädetään maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevista vähimmäisedellytyksistä sekä tähän tarkoitukseen tarvittavien asiakirjojen vastavuoroisesta tunnustamisesta. Saadut kokemukset, vaikutusten arviointi ja useat tutkimukset osoittavat kuitenkin, että eri jäsenvaltiot soveltavat direktiiviä epäyhtenäisesti. Tällä epäyhtenäisyydellä on monia haitallisia seurauksia, varsinkin kilpailun vääristyminen,

markkinoiden avoimuuden ja yhtenäisen valvonnan puuttuminen sekä riski, että heikon ammatillisen pätevyyden omaavaa henkilökuntaa käyttävät yritykset saattavat rikkoa liikenneturvallisuutta koskevia ja sosiaalisia sääntöjä tai noudattaa niitä puutteellisesti, mikä saattaa vahingoittaa alan julkista kuvaa.

– –

(4) Maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevia voimassa olevia sääntöjä on siksi aiheellista uudistaa, jotta varmistetaan niiden yhdenmukaisempi ja tehokas soveltaminen. – –”

4 Kyseisen asetuksen 1 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tällä asetuksella säännellään maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä ja tämän ammatin harjoittamista.”

5 Mainitun asetuksen 2 artiklan 5 alakohdassa määritellään ”liikenteestä vastaavalla henkilöllä” tarkoitettavan ”yrityksen palveluksessa olevaa luonnollista henkilöä, tai, jos yritys on luonnollinen henkilö, tätä henkilöä tai, kun tätä edellytetään, toista luonnollista henkilöä, jonka asianomainen yritys on nimennyt sopimuksella ja joka johtaa tosiasiallisesti ja yhtäjaksoisesti yrityksen kuljetustoimintaa”.

6 Saman asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevat vaatimukset”, 1 kohdan b alakohdassa säädetään, että yrityksellä, joka harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, on oltava ”hyvä maine”.

7 Asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklassa, jonka otsikko on ”Hyvämaineisuutta koskevaan vaatimukseen liittyvät edellytykset”, säädetään seuraavaa:

”1. Jollei tämän artiklan 2 kohdasta muuta johdu, jäsenvaltioiden on määriteltävä edellytykset, jotka yrityksen ja liikenteestä vastaavan henkilön on täytettävä ollakseen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyn hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen mukainen.

Ratkaistessaan, onko yritys täyttänyt hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen, jäsenvaltioiden on otettava huomioon yrityksen, sen liikenteestä vastaavien henkilöiden ja muiden mahdollisten jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen. Tässä artiklassa olevat viittaukset tuomioihin, seuraamuksiin tai rikkomuksiin käsittävät itse yritykselle, sen liikenteestä vastaaville henkilöille ja muille mahdollisille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrätyt seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin edellytyksiin on sisällyttävä vähintään seuraavat:

– –

b) liikenteestä vastaavaa henkilöä tai kuljetusyritystä ei ole tuomittu yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tai hänelle tai sille ei ole määrätty seuraamuksia yhteisön sääntöjen vakavista rikkomuksista, jotka koskevat erityisesti seuraavia:
i) kuljettajien ajo- ja lepoajat, työajat sekä valvontalaitteiden asentaminen ja käyttö;

– –

2. Edellä olevan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdan soveltamiseksi:

a) Kun liikenteestä vastaava henkilö tai kuljetusyritys on yhdessä tai useammassa jäsenvaltiossa tuomittu taikka hänelle tai sille on määrätty seuraamuksia jostain liitteessä IV säädetyistä yhteisön sääntöjen vakavammista rikkomuksista, sijoittautumisjäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen on toteutettava sopivalla tavalla ja ripeästi asianmukaisesti päätökseen saatettava hallinnollinen menettely, johon sisältyy tarvittaessa tarkastus asianomaisen yrityksen tiloissa.

Menettelyn perusteella ratkaistaan, olisiko hyvämaineisuuden menetys asianomaisessa tapauksessa erityiset olosuhteet huomioon ottaen suhteeton toimi. Tällainen ratkaisu on perusteltava asianmukaisesti.

Jos toimivaltainen viranomainen katsoo, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteeton toimi, se voi todeta, että hyvämaineisuus ei ole kärsinyt. Tällöin perustelut kirjataan kansalliseen rekisteriin. Tällaisten päätösten määrä ilmoitetaan 26 artiklan 1 kohdassa tarkoitetussa kertomuksessa.

Jos toimivaltainen viranomainen ei katso, että hyvämaineisuuden menetys olisi suhteeton toimi, tuomio tai seuraamus johtavat hyvämaineisuuden menetykseen.

– –”

8 Kyseisen asetuksen 12 artiklan, jonka otsikko on ”Tarkastukset”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Toimivaltaisten viranomaisten on valvottava, täyttävätkö yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, edelleen 3 artiklassa säädetyt vaatimukset. – –”

9 Mainitun asetuksen 13 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos toimivaltainen viranomainen toteaa, ettei yritys enää täytä yhtä tai useampaa 3 artiklassa säädettyä vaatimusta, sen on tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuissa määräajoissa peruutettava kokonaan tai tilapäisesti lupa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia.”

10 Saman asetuksen 22 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä [Euroopan] komissiolle viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2011 ja ilmoitettava sille viipymättä niitä koskevista myöhemmistä muutoksista. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikkia toimenpiteitä sovelletaan ilman yrityksen kansallisuuteen tai sijoittautumispaikkaan perustuvaa syrjintää.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen seuraamusten on käsitettävä erityisesti maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevan luvan tilapäinen peruuttaminen, tällaisen luvan peruuttaminen kokonaan sekä rikkomuksiin syyllistyneiden yritysten liikenteestä vastaavien henkilöiden julistaminen ammattiin soveltumattomiksi.”

11 Asetuksen N:o 1071/2009 liitteessä IV on luettelo, joka sisältää saman asetuksen ”6 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitetut vakavimmat rikkomukset”.

Itävallan oikeus

12 Hallinnollisista seuraamuksista 31.1.1991 annetun lain (Verwaltungsstrafgesetz) (BGBl. 52/1991), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin (jäljempänä VStG), 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen mukaan henkilöt, joilla on oikeus edustaa yhtiötä suhteessa kolmansiin, voivat nimetä vastuussa olevaksi valtuutetuksi yhden tai useamman henkilön, joka ei kuulu niihin henkilöihin, joilla on oikeus edustaa yhtiötä suhteessa kolmansiin, ja joka on vastuussa tiettyjä yrityksen alueellisesti tai aineellisesti rajattuja toimialoja koskevien hallinnollisten sääntöjen noudattamisesta.

13 18.3.1994 annetun elinkeinolain (Gewerbeordnung (BGBl. 194/1994), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin, 91 §:n 2 momentin mukaan elinkeinotoimintaa harjoittavan oikeushenkilön elinkeinotoiminnan harjoittamislupa voidaan peruuttaa vain, jos perusteet luvan peruuttamiselle liittyvät luonnolliseen henkilöön, joka käyttää ratkaisevaa vaikutusvaltaa liiketoiminnassa, eikä elinkeinotoimintaa harjoittava yksikkö ole irtisanonut kyseistä henkilöä viranomaisen tätä varten asettamassa määräajassa.

14 Maanteiden tavaraliikenteestä 31.8.1995 annetun lain (Güterbeförderungsgesetz) (BGBl. 593/1995), sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin, 5 §:n 2 momentin mukaan asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdassa säädettyjä tapauksia lukuun ottamatta kuljetusyritys ei ole hyvämaineinen etenkään silloin, jos hakijalle, elinkeinoluvan haltijalle tai liikenteestä vastaavalle henkilölle on määrätty lainvoimainen yli kolmen kuukauden pituinen vapaudenmenetyksen käsittävä rangaistus taikka yli 180 päiväsakkoa taikka tämä on syyllistynyt kyseisellä ammattialalla sovellettavia palkka- ja työsuhteen ehtoja tai tavarankuljetusta, erityisesti kuljettajien ajo- ja lepoaikoja, koskevien säännösten vakaviin rikkomuksiin.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

15 H.Z. GmbH, joka on kansainvälistä tavarankuljetustoimintaa harjoittava maantiekuljetusyritys, nimesi RE:n VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisessä virkkeessä tarkoitetuksi vastuussa olevaksi valtuutetuksi. Tässä ominaisuudessa RE oli vastuussa työaikalain (Arbeitszeitgesetz, jäljempänä AZG) säännösten noudattamisesta.

16 Hallintoviranomainen määräsi 11.1.2019 tekemällään päätöksellä (jäljempänä riidanalainen päätös) RE:lle H.Z:n vastuussa olevana valtuutettuna useita sakkoja sillä perusteella, että AZG:n säännöksiä, luettuina yhtäältä yhdessä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 4.2.2014 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014 (EUVL 2014, L 60, s. 1), kanssa, ja toisaalta tiettyjä asetuksen N:o 165/2014 säännöksiä oli rikottu.

17 Erityisesti väitetään, että RE ei ollut suunnitellut S.R:n, joka on yksi H.Z:n palveluksessa olevista kuljettajista, työaikaa siten, että hän olisi voinut noudattaa asetuksessa N:o 561/2006, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 165/2014, säädettyjä päivittäisiä ajoaikoja, eikä RE ollut myöskään huolehtinut siitä, että S.R. noudattaa asetuksessa N:o 165/2014 säädettyjä ajopiirturin käyttöön liittyviä velvollisuuksia, erityisesti velvollisuutta tiettyjen tietojen tallentamisesta käsin kuljettajakorttiin, mikä merkitsee tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä annettujen neuvoston

asetusten (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) N:o 3821/85 täytäntöönpanoa koskevista vähimmäisedellytyksistä ja neuvoston direktiivin 88/599/ETY kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/22/EY (EUVL 2006, L 102, s. 35) liitteen III erittäin vakavaa rikkomista.

18 H.Z:lla oli moitteenalaisten tosiseikkojen tapahtuma-aikaan kansainvälistä tavarankuljetusta koskeva lupa. Henkilö, joka oli kauppaoikeudellisessa mielessä H.Z:n johtaja, oli samanaikaisesti liikenteestä vastaava henkilö. RE puolestaan ei ollut liikenteestä vastaava henkilö eikä edustaja, jolla oli oikeus edustaa H.Z:aa suhteessa kolmansiin osapuoliin. RE:llä ei myöskään ollut ratkaisevaa vaikutusvaltaa H.Z:n johtamisessa.

19 Riidanalaisen päätöksen tekemiseen johtaneen hallinnollisen rikkomusmenettelyn aloittamispäivänä RE:n rikosrekisteriin sisältyi 113 lainvoimaista tuomiota, joista ainakin 65 johtui unionin oikeuden rikkomisista, joihin hän oli syyllistynyt maantiekuljetustoimintaa harjoittavassa H.Z:ssa. Kyseisen yhtiön hyvämaineisuutta maantiekuljetusyrityksenä ei ole koskaan tarkastettu näiden rikkomisten valossa.

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Ala-Itävallan osavaltion hallintotuomioistuin, Itävalta) kumosi 29.5.2020 antamallaan tuomiolla riidanalaisen päätöksen, koska sillä oli epäilyksiä VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen yhteensopivuudesta asetuksen N:o 1071/2009 kanssa. Kyseinen tuomioistuin katsoi, etteivät kyseessä olevat kansalliset säännökset voineet olla RE:lle määrättyjen seuraamusten oikeudellisena perustana, koska hallinnollinen menettely, jonka päätteeksi nämä seuraamukset oli määrätty, ei voinut johtaa H.Z:n hyvämaineisuuden tarkastamiseen eikä näin ollen H.Z:lle mahdollisesti määrättävään seuraamukseen. Sen mukaan kenellekään muulle henkilölle ei voida määrätä seuraamusta samoista teoista, jos RE:lle määrätään seuraamus.

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin totesi aluksi erityisesti, että asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseisen asetuksen rikkomisesta säädetyt seuraamukset, joihin kuuluu maantieliikenteen harjoittajan ammatinharjoittamisluvan peruuttaminen kyseisen asetuksen 6 artiklassa säädetyn hyvämaineisuuden menetyksen johdosta, ovat tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Seuraamuksen määrääminen kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin oikeuden sääntöjen vakavasta rikkomisesta on yksi niistä seikoista, joiden perusteella hyvämaineisuus voidaan menettää. Tästä seuraa, että kyseessä oleva hallinnollinen rikkomusmenettely on asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklassa tarkoitettu ”toimenpide”.

22 Tämän jälkeen mainittu tuomioistuin totesi, että VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisessä virkkeessä tarkoitettu vastuussa oleva valtuutettu ei ole asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettu ”jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluva henkilö”. Tällaisen henkilön nimeämisen kannalta merkitykselliset kansalliset säännökset eli maanteiden tavaraliikenteestä annetun lain, sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin, 5 §:n 2 momentti ja elinkeinolain, sellaisena kuin sitä sovelletaan pääasian tosiseikkoihin, 91 §:n 2 momentti koskevat vastaavasti vain elinkeinoluvan haltijaa ja henkilöitä, joilla on ratkaisevaa vaikutusvaltaa liiketoiminnassa, eli H.Z:n kaltaisen rajavastuuyhtiön osalta kauppaoikeudessa tarkoitettua johtajaa taikka yhtiön enemmistöosakasta. Näin ollen edellä mainittujen kansallisen oikeuden säännösten mukaan seuraamukset, joita VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisessä virkkeessä tarkoitetuille vastuussa oleville valtuutetuille on määrätty kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin oikeussääntöjen erittäin vakavista rikkomisista, kuten niistä, joista RE:tä syytetään, eivät ole omiaan heikentämään kyseisen

maantiekuljetusyrityksen hyvämaineisuutta, eikä tällaisia seuraamuksia näin ollen oteta huomioon arvioitaessa kyseisen yrityksen hyvämaineisuutta, eivätkä ne johda tämän hyvämaineisuuden tarkastuksiin.

23 Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoi, että tulos, johon kansallisen oikeuden soveltaminen johti, oli asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan tarkoituksen vastainen eikä sillä voitu kyseisen asetuksen 22 artiklan säännösten vastaisesti varmistaa rikosoikeudelliseen menettelyyn liittyvien kuljetusyrityksen hyvämaineisuuden tarkastamista koskevien kansallisten säännösten ehkäisevää vaikutusta.

24 Kyseinen tuomioistuin katsoi lähinnä, että sen käsiteltävänä olevassa asiassa ainoa mahdollisuus taata, että hallinnollinen rikkomusmenettely on unionin oikeuden mukainen, oli se, ettei RE:lle määrätä seuraamusta, jolla tätä tavoitetta ei voitu saavuttaa, ja ettei VStG:n 9 §:n 2 momenttia näin ollen sovelleta.

25 Verwaltungsgerichtshof (ylin hallintotuomioistuin, Itävalta) kumosi 21.7.2021 antamallaan tuomiolla Landesverwaltungsgericht Niederösterreichin tuomion, koska se katsoi, ettei ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tarvinnut tutkia, oliko RE:lle määrätty seuraamus tavalla, joka johtaa asetuksen N:o 1071/2009 säännösten nojalla hyvämaineisuuden pakottavaan tarkastamiseen.

26 Verwaltungsgerichtshof katsoi aluksi, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen arviointi, jonka mukaan kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin oikeuden säännösten rikkomisen osalta ainoastaan kauppaoikeudessa tarkoitettu johtaja eikä VStG:n 9 §:n 2 momentin mukaisesti nimitetty vastuussa oleva valtuutettu voidaan todeta rikosoikeudellisesti vastuulliseksi, ei käy ilmi asetuksesta N:o 1071/2009. Verwaltungsgerichtshofin mukaan näiden rikkomusten osalta oli lähdettävä työnantajan tai vastuussa olevan valtuutetun rikosoikeudellisen vastuun periaatteesta.

27 Tämän jälkeen kyseinen tuomioistuin katsoi, että Landesverwaltungsgericht Niederösterreichin arvioinnilla, jonka mukaan sen perusteella, että ainoastaan vastuussa olevalle valtuutetulle määrättiin seuraamus, ei ollut mahdollista peruuttaa kyseiseltä maantiekuljetusyritykseltä asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklassa tarkoitettuna tehokkaana seuraamuksena lupaa harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, ei ollut merkitystä käsiteltävässä asiassa käytävän menettelyn kannalta, koska se ei koskenut tällaista peruuttamista.

28 Verwaltungsgerichtshof lisäsi vielä, että sen lisäksi, että asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa ei vain jätetä sulkematta pois sitä, että tällaisessa peruuttamismenettelyssä on otettava myös huomioon seuraamukset, jotka on määrätty vastuussa olevalle valtuutetulle ”jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvana henkilönä” – nyt käsiteltävässä tapauksessa jäsenvaltio on päättänyt tästä VStG:n 9 §:llä –, vaan siinä päinvastoin näytetään edellyttävän sitä.

29 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, jolle asia on palautettu, jotta se lausuu kyseessä olevasta hallinnollisesta rikkomusmenettelystä sen jälkeen, kun Verwaltungsgerichtshof kumosi 29.5.2020 sen antaman tuomion, esittää edelleen kyseisessä tuomiossa esiin tuomansa epäilyt VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen yhteensoveltuvuudesta asetuksen N:o 1071/2009 kanssa.

30 Tässä tilanteessa Landesverwaltungsgericht Niederösterreich on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko unionin oikeutta tulkittava siten, että sen kanssa yhteensoveltuva on kansallinen lainsäädäntö, jonka mukaan kuljetusyrityksestä rikosoikeudellisessa vastuussa olevat henkilöt voivat siirtää kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien yhteisön säännösten erittäin vakavia rikkomisia koskevan vastuunsa yhteisellä sopimuksella luonnolliselle henkilölle, jos tämän siirtämisen seurauksena jää suorittamatta asetuksessa (EY) N:o 1071/2009 tarkoitettu hyvämaineisuuden tarkastaminen, joka kansallisten säännösten mukaan on suoritettava ainoastaan siinä tapauksessa, että henkilölle, joka oli rikosoikeudellisessa vastuussa ja joka on siirtänyt sen, määrätään seuraamus?”

Ennakkoratkaisupyynnön tutkittavaksi ottaminen

31 Kaikki unionin tuomioistuimessa kirjallisia huomautuksia esittäneet osapuolet katsovat, ettei ennakkoratkaisupyyntöä voida ottaa tutkittavaksi.

32 Kaikki nämä osapuolet väittävät ensinnäkin, että pääasiassa kyseessä oleva hallinnollinen rikkomusmenettely ei ole asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettu menettely, koska sen tarkoituksena ei ole H.Z:n hyvämaineisuuden tarkastaminen vaan sellaisen päätöksen laillisuuden valvonta, jolla RE:lle on määrätty sakkoja AZG:n rikkomisesta. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pyytämällä asetuksen N:o 1071/2009 tulkinnalla ei siten ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai se koskee luonteeltaan hypoteettista ongelmaa.

33 RE:n mukaan ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämän kysymyksen hypoteettisuus johtuu myös siitä, että rikkomiset, joista häntä syytetään, eivät kuulu asetuksen N:o 1071/2009 liitteessä IV lueteltuihin sen 6 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuihin vakavimpiin rikkomuksiin, joten edellytys sille, että kansalliset viranomaiset aloittavat menettelyn, jonka avulla voidaan tarkastaa, onko hyvämaineisuuden menetys kyseisessä säännöksessä säädetty suhteeton toimi, ei missään tapauksessa selvästikään täyty.

34 Tämän jälkeen Itävallan hallitus kiistää ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kansallisesta oikeudesta tekemän tulkinnan, jonka mukaan VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisessä virkkeessä tarkoitetut vastuussa olevat valtuutetut eivät kuulu niihin henkilöryhmiin, joiden toiminta on omiaan heikentämään yrityksen hyvämaineisuutta. Tämä tulkinta, johon ennakkoratkaisukysymys perustuu, on sen mukaan ristiriidassa Verwaltungsgerichtshofin oikeuskäytännön kanssa, josta ilmenee, että tällaiset vastuussa olevat valtuutetut ovat asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja kyseisen jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluvia henkilöitä, ja se on näin ollen virheellinen.

35 Lopuksi komissio vetoaa ennakkoratkaisupyynnön tulkinnanvaraisuuteen ja tällaisen pyynnön sisältöä koskevien vaatimusten, joista määrätään unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 94 artiklassa, noudattamatta jättämiseen.

36 Aluksi on todettava, että unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 267 artiklalla käyttöön otetussa unionin tuomioistuimen ja kansallisten tuomioistuinten välisessä yhteistyössä yksinomaan kansallisen tuomioistuimen, jonka käsiteltävänä asia on ja joka vastaa annettavasta ratkaisusta, tehtävänä on asian erityispiirteiden perusteella harkita, onko

ennakkoratkaisu tarpeen asian ratkaisemiseksi ja onko sen unionin tuomioistuimelle esittämillä kysymyksillä merkitystä asian kannalta. Kun esitetyt kysymykset koskevat unionin oikeuden tulkintaa, unionin tuomioistuimen on siis lähtökohtaisesti ratkaistava ne (tuomio 31.1.2023, Puig Gordi ym., C-158/21, EU:C:2023:57, 50 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

37 Olettamana nimittäin on, että tällaisilla kysymyksillä on merkitystä asian ratkaisun kannalta. Unionin tuomioistuin voi kieltäytyä vastaamasta niihin ainoastaan, jos muun muassa unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 94 artiklassa mainittuja ennakkoratkaisupyynnön sisältöä koskevia vaatimuksia ei ole noudatettu tai jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä Euroopan unionin oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden arvioimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen (tuomio 22.9.2022, Vicente (Asianajopalkkioiden periminen), C-335/21, EU:C:2022:720, 46 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

38 Ensinnäkin on katsottava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt riittävän selvästi ja täsmällisesti ne pääasialle ominaiset tosiseikat ja oikeudelliset seikat, jotka on mainittu tämän tuomion 15–29 kohdassa ja joihin unionin tuomioistuimelle esitetty kysymys perustuu, syyt, joiden vuoksi se on ryhtynyt tiedustelemaan asetuksen N:o 1071/2009, erityisesti – kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee – kyseisen asetuksen 22 artiklan, luettuna yhdessä sen 6 artiklan kanssa, tulkintaa, ja toteamansa yhteyden näiden unionin oikeuden säännösten ja pääasian oikeudenkäynnissä sovellettavan VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen välillä.

39 Näin ollen ennakkoratkaisupyyntö täyttää unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 94 artiklassa määrätyt vaatimukset.

40 Toiseksi väitteestä, joka koskee ennakkoratkaisukysymyksen hypoteettisuutta ja sitä, ettei ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pyytämällä asetuksen N:o 1071/2009 6 ja 22 artiklan tulkinnalla ole yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen, on ensinnäkin todettava, että kyseisen asetuksen 22 artiklan 1 kohdassa jäsenvaltiot velvoitetaan toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kyseisen asetuksen säännösten rikkomisesta määrätään tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset.

41 Kuten asetuksen N:o 1071/2009 1 artiklan 1 kohdasta, luettuna yhdessä sen 3 artiklan 1 kohdan kanssa, ilmenee, yrityksen pääsylle maantieliikenteen harjoittajan ammattiin ja sille, että se harjoittaa tätä ammattia, on useita vaatimuksia, joihin kuuluu yrityksen hyvämaineisuutta koskeva vaatimus. Tästä seuraa, että se, että yritys, joka ei täytä tätä vaatimusta, harjoittaa kyseistä ammattia, merkitsee asetuksen N:o 1071/2009 rikkomista, josta jäsenvaltioiden on määrättävä seuraamus kyseisen asetuksen 22 artiklan mukaisesti.

42 Kuten asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdasta ilmenee, niihin seikkoihin, jotka voivat vaikuttaa yrityksen hyvämaineisuuteen ja mahdollisesti johtaa tällaisen hyvämaineisuuden menettämiseen, kuuluvat asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitetut tuomiot tai seuraamukset unionin oikeuden sääntöjen vakavista rikkomuksista.

43 Näin ollen sen varmistamiseksi, että kuljetusyrityksen hyvämaineisuuden kärsimisestä, joka voi johtua siitä, ettei kyseinen yritys noudata näitä unionin oikeuden sääntöjä, määrätään tehokkaat, oikeasuhteiset ja varoittavat seuraamukset, ja siten asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan ja 22 artiklan nojalla kuuluvien velvoitteidensa noudattamisen varmistamiseksi jäsenvaltioiden on

muun muassa taattava, että mainittujen unionin oikeuden sääntöjen vakavien rikkomisten, joihin kyseinen yritys on syyllistynyt, johdosta ryhdytään toimenpiteisiin ja että niistä määrätään seuraamuksia, antamalla tätä varten tarvittavat säännökset, kuten muun muassa säännökset, jotka koskevat mainituista rikkomisista seuraavaa rikosoikeudellista vastuuta.

44 VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeinen virke, jota sovelletaan pääasiassa, kuuluu tällaisiin säännöksiin, koska – kuten ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee – yhtäältä kyseisessä pykälässä sallitaan kuljetusyrityksen nimetä joku henkilö vastuussa olevaksi valtuutetuksi, joka vastaa kyseisen yrityksen palveluksessa olevien kuljettajien osalta ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin oikeuden sääntöjen noudattamisesta, ja toisaalta tällainen nimeäminen johtaa siihen, että näin nimetylle henkilölle siirtyy rikosoikeudellinen vastuu näiden sääntöjen rikkomisista kyseisessä yhtiössä.

45 Toiseksi on todettava, että – kuten myös ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee – ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi on saatettu riidanalaisen päätöksen laillisuutta koskeva kanne, jonka yhteydessä sen on omien sanojensa mukaan valvottava kansallisen oikeuden mukaan kyseistä päätöstä kokonaisuudessaan ja lausuttava erityisesti siitä, onko menettely, josta pääasian kantajaa moititaan, rangaistavaa. Näin ollen riidanalaisen päätöksen laillisuus riippuu erityisesti siitä, onko VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen soveltaminen nyt käsiteltävässä asiassa yhteensopivaa asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklan, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 6 artiklan kanssa. Jos VStG:n 9 §:n 2 momenttia sovelletaan pääasian oikeusriidassa, ainoastaan pääasian kantaja saattaa joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen kyseessä olevista rikkomisista, kun taas kansallisessa oikeudessa suljetaan pois se, että kyseisen henkilön toiminta voitaisiin ottaa huomioon ratkaistaessa, täyttääkö kyseinen yhtiö hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen.

46 Näin ollen se, että nyt käsiteltävässä asiassa sovelletaan VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeistä virkettä ja katsotaan, että pääasian kantaja on rikosoikeudellisessa vastuussa, saattaisi vaikuttaa mahdollisuuteen ottaa kyseiset rikkomukset huomioon muun muassa asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 2 kohdassa tarkoitetussa mainitun yhtiön hyvämaineisuuden tarkastamisessa ja muun muassa kyseisen asetuksen 22 artiklassa tarkoitettujen, hyvämaineisuuden puuttumiseen liittyvien mahdollisten seuraamusten määräämisessä.

47 Näin ollen ei ole ilmeistä, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen pyytämällä unionin oikeuden tulkinnalla ei olisi mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen tai että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämä kysymys olisi luonteeltaan hypoteettinen.

48 Tältä osin merkitystä ei ole sillä RE:n mainitsemalla seikalla, että teot, joista häntä syytetään pääasian oikeudenkäynnissä, eivät sisälly asetuksen N:o 1071/2009 liitteessä IV olevaan rikkomusten luetteloon, koska – kuten tämän tuomion 40 –46 kohdasta ilmenee – asetuksen N:o 1071/2009 22 ja 6 artiklan ja pääasiassa sovellettavan VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen välinen yhteys ei riipu siitä, sisältyvätkö pääasiassa kyseessä olevat rikkomukset mainittuun luetteloon.

49 Kolmanneksi on muistutettava, että kun unionin tuomioistuin vastaa ennakkoratkaisukysymyksiin, sen tehtävänä on unionin tuomioistuinten ja kansallisten tuomioistuinten välisen toimivallanjaon mukaisesti ottaa huomioon ennakkoratkaisukysymyksiin liittyvät tosiseikat ja oikeudelliset seikat sellaisina kuin ne on esitetty ennakkoratkaisupyynnössä (tuomio 2.4.2020, Coty Germany, C-567/18, EU:C:2020:267, 21 kohta

oikeuskäytäntöviittauksineen). Erityisesti on todettava, että unionin tuomioistuimen tehtävä ei ole lausua kansallisten säännösten tulkinnasta eikä ratkaista sitä, onko ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen tulkinta niistä oikea (tuomio 26.9.2013, Texdata Software, C-418/11, EU:C:2013:588, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

50 Tästä seuraa, että unionin tuomioistuimen on pitäydyttävä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tulkinnassa, joka koskee sitä, ettei asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan soveltamiseksi oteta huomioon rikkomisia, joista vastuussa olevien valtuutettujen katsotaan olevan vastuussa VStG:n 9 §:n 2 momentin viimeisen virkkeen nojalla, ja johon kyseisen tuomioistuimen esittämä kysymys perustuu.

51 Itävallan hallituksen väite, jonka mukaan tällainen tulkinta on virheellinen, ei näin ollen vaikuta tämän kysymyksen tutkittavaksi ottamiseen.

52 Edellä todetun perusteella ennakkoratkaisupyyntö on otettava tutkittavaksi.

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

53 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklaa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kanssa, tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan henkilö, joka on rikosoikeudellisessa vastuussa maantiekuljetusyrityksessä tehdyistä rikkomisista ja jonka käyttäytyminen otetaan huomioon kyseisen yrityksen hyvämaineisuutta arvioitaessa, voi nimetä henkilön ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin oikeuden säännösten ja määräysten noudattamisesta vastuussa olevaksi valtuutetuksi ja siirtää siten viimeksi mainitulle rikosoikeudellisen vastuun näiden unionin oikeuden säännösten ja määräysten rikkomisista, jos kansallisen oikeuden mukaan ei voida ottaa huomioon mainitun vastuussa olevan valtuutetun syyksi täten luettuja rikkomisia sen arvioimiseksi, täyttääkö kuljetusyritys hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen.

54 Ensinnäkin on todettava, että – kuten asetuksen N:o 1071/2009 johdanto-osan ensimmäisestä, toisesta ja neljännestä perustelukappaleesta ilmenee – kyseisen asetuksen tavoitteena on maantieliikenteen harjoittajan ammattiin pääsyä koskevien voimassa olevien sääntöjen uudistaminen, jotta varmistetaan niiden yhdenmukaisempi ja tehokas soveltaminen jäsenvaltioissa maantieliikenteen harjoittajien korkeamman ammatillisen pätevyyden tason saavuttamiseksi, markkinoiden järkeistämiseksi, palvelujen laadun paranemiseksi maantieliikenteen harjoittajien, niiden asiakkaiden ja koko talouselämän etujen mukaisesti sekä liikenneturvallisuuden kohentumiseksi.

55 Asetuksen N:o 1071/2009 3 artiklassa säädettyihin maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskeviin vaatimuksiin kuuluu hyvää mainetta koskeva vaatimus, jonka edellytykset vahvistetaan kyseisen asetuksen 6 artiklassa.

56 Tältä osin yhtäältä asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan ensimmäisestä alakohdasta ilmenee, että jäsenvaltioiden on vahvistettava edellytykset, jotka yrityksen on täytettävä ollakseen hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen mukainen. Unionin lainsäätäjä on kuitenkin vahvistanut kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tälle vaatimukselle vähimmäisedellytykset, joihin kuuluu kyseisen säännöksen b alakohdassa säädetty edellytys siitä,

että kuljetusyritystä tai liikenteestä vastaavaa henkilöä ei ole tuomittu tai sille tai hänelle ei ole määrätty seuraamuksia kyseisessä alakohdassa lueteltujen, kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien kaltaisten unionin sääntöjen vakavista rikkomuksista.

57 Toisaalta asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan mukaan ratkaistessaan, täyttääkö yritys hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen, jäsenvaltioiden on otettava huomioon yrityksen, sen liikenteestä vastaavien henkilöiden ja muiden mahdollisten jäsenvaltioiden päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden käyttäytyminen. Kyseisessä säännöksessä täsmennetään myös, että kyseisessä 6 artiklassa olevat viittaukset tuomioihin, seuraamuksiin tai rikkomuksiin käsittävät itse yritykselle, sen liikenteestä vastaaville henkilöille ja muille mahdollisille jäsenvaltion päättämällä tavalla asiaankuuluville henkilöille annetut tuomiot, määrätyt seuraamukset tai heidän tekemänsä rikkomukset.

58 Tästä seuraa, että se, että maantieliikenteen harjoittaja noudattaa kuljetustoiminnassaan asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja sääntöjä, on yksi niistä edellytyksistä, jotka sen on täytettävä hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen täyttymiseksi.

59 Tällä vaatimuksella pyritään siten välttämään se, että maantiekuljetusyritykset, jotka ovat huolimattomia erityisesti liikenneturvallisuutta koskevien sääntöjen ja sosiaalisten sääntöjen osalta, toimisivat sisämarkkinoilla vaarantamalla tällä tavoin asetuksen N:o 1071/2009 tavoitteen, sellaisena kuin se on esitetty tämän tuomion 54 kohdassa.

60 Maantiekuljetusyrityksen hyvämaineisuus riippuu lisäksi siitä, ettei sen liikenteestä vastaavia henkilöitä ole tuomittu eikä heille ole määrätty seuraamuksia asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa lueteltujen unionin sääntöjen vakavista rikkomuksista.

61 Tämä edellytys vastaa sekä hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen tavoitetta että kyseisen asetuksen tavoitetta, koska sillä pyritään muun muassa estämään se, että näiden yritysten toiminnan ja erityisesti unionin oikeuden mainittujen sääntöjen soveltamisalaan kuuluvien toiminta-alojen johtamisesta vastaisivat henkilöt, jotka on tuomittu tai joille on määrätty seuraamuksia tällaisista rikkomuksista, jotta voitaisiin vähentää riskiä siitä, että tämän tuomion 59 kohdassa tarkoitetut huolimattomat kuljetusyritykset harjoittavat tätä ammattia.

62 Maantiekuljetusyrityksen hyvämaineisuus riippuu myös siitä, ettei ketään muuta jäsenvaltioiden mahdollisesti päättämällä tavalla asiaankuuluvaa henkilöä ole tuomittu taikka ettei hänelle ole määrätty seuraamuksia asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa lueteltujen unionin oikeuden sääntöjen vakavista rikkomuksista.

63 Asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa olevaa käsitettä jäsenvaltion päättämällä tavalla ”asiaankuuluvat henkilöt” ei ole määritelty kyseisessä asetuksessa eikä epäsuorasti viittaamalla jäsenvaltioiden kansalliseen oikeuteen. Mainitun käsitteen on katsottava olevan unionin oikeuden itsenäinen käsite, jota on tulkittava yhtenäisesti unionin alueella ottamalla huomioon paitsi kyseisen säännöksen sanamuoto myös asiayhteys, johon se kuuluu, ja sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös on (tuomio 22.12.2022, EUROAPTIEKA, C-530/20, EU:C:2022:1014, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

64 Tältä osin asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan sanamuodosta ja rakenteesta ilmenee, että kyseisen säännöksen toisessa alakohdassa tarkoitetut ”asiaankuuluvat henkilöt” kuuluvat niihin henkilöryhmiin, joiden käyttäytyminen on otettava huomioon tutkittaessa, täyttääkö kuljetusyritys kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyn hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen. Näin ollen heille määrätyt tuomiot ja seuraamukset kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kolmannessa alakohdassa tarkoitetuista unionin oikeuden sääntöjen vakavista rikkomuksista voivat vaikuttaa mainitun yrityksen hyvämaineisuuteen, samoin kuin yritykselle itselleen taikka sen liikenteestä vastaaville henkilöille näistä rikkomuksista annetut tuomiot tai määrätyt seuraamukset.

65 Kun otetaan huomioon hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen tavoite, sellaisena kuin se on esitetty tämän tuomion 59 ja 61 kohdassa, on katsottava, että asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetun ”asiaankuuluvan henkilön” käsitteen alaan kuuluvat muut henkilöt kuin liikenteestä vastaavat henkilöt, jotka vastaavat kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa mainittujen unionin oikeuden sääntöjen soveltamisalaan kuuluvien toiminta-alojen johtamisesta ja joiden on siten varmistettava näiden sääntöjen noudattaminen kyseisillä toiminta-aloilla ja jotka joutuvat rikosoikeudelliseen vastuuseen, jos mainittuja sääntöjä rikotaan.

66 Näin ollen silloin, kun jäsenvaltio VStG:n 9 §:n 2 momentin kaltaisella kansallisella säännöstöllä antaa maantiekuljetusyrityksille muun muassa mahdollisuuden päättää nimetä muut henkilöt kuin liikenteestä vastaavat henkilöt edeltävässä kohdassa tarkoitettujen toiminta-alojen johtamisesta vastuussa oleviksi valtuutetuiksi, on katsottava, että näin tehdessään kyseinen jäsenvaltio on nimennyt tällaisen valtuutettujen ryhmän asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetuiksi ”asiaankuuluviksi henkilöiksi”, joiden käyttäytyminen on otettava huomioon kyseisten yritysten hyvämaineisuutta arvioitaessa.

67 Toiseksi on niin, että kuten tämän tuomion 40 ja 41 kohdassa on todettu, asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklan 1 kohdassa velvoitetaan jäsenvaltiot toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet, jotta voidaan määrätä tehokkaat, varoittavat ja oikeasuhteiset seuraamukset maantiekuljetusyrityksille, jotka eivät täytä hyvämaineisuutta koskevaa vaatimusta.

68 Näihin seuraamuksiin kuuluvat erityisesti, kuten kyseisen 22 artiklan 2 kohdasta ilmenee, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamista koskevan luvan tilapäinen peruuttaminen, tällaisen luvan peruuttaminen kokonaan sekä rikkomuksiin syyllistyneiden yritysten liikenteestä vastaavien henkilöiden julistaminen ammattiin soveltumattomiksi.

69 Koska kuljetusyritysten hyvämaineisuus riippuu muun muassa siitä, ettei niitä ole tuomittu tai niille ole määrätty seuraamuksia siitä, etteivät ne ole noudattaneet kuljetustoimintaansa harjoittaessaan asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja sääntöjä, jäsenvaltioiden on mainitun asetuksen 22 artiklan säännöksiä noudattaakseen valvottava erityisesti, että rikosoikeudellinen vastuu näiden sääntöjen vakavista rikkomuksista, joihin tällaisessa yrityksessä on syyllistytty, määritetään siten, ettei se estä määräämästä tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia seuraamuksia hyvämaineisuuden menettämisestä, joka voi seurata kyseisiin rikkomuksiin syyllistymisestä.

70 Vaikuttaa kuitenkin siltä, että pääasiassa kyseessä olevassa kansallisessa säännöstössä sallitaan se, että maantiekuljetusyritys nimeää asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitettujen unionin oikeuden sääntöjen noudattamisesta vastuussa

olevan valtuutetun, että tämä nimeäminen johtaa siihen, että kyseiselle henkilölle siirtyy rikosoikeudellinen vastuu niistä unionin oikeuden näiden sääntöjen rikkomuksista, joihin kyseisen yrityksen maantiekuljetustoiminnan harjoittamisessa syyllistytään, ja että kansallinen oikeus on esteenä sille, että näin nimetyn henkilön käyttäytyminen otetaan huomioon arvioitaessa, täyttääkö kyseinen yritys asetuksen N:o 1071/2009 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyn hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen.

71 Siten mainittujen sääntöjen vakavat rikkomukset, joihin kyseisessä yrityksessä on syyllistytty tällaisen nimeämisen jälkeen, eivät ole omiaan heikentämään asianomaisen yrityksen mainetta.

72 Vaikka näin nimetty henkilö onkin vastuussa samojen sääntöjen soveltamisalaan kuuluvien toiminta-alojen johtamisesta ja kuuluu siis asetuksen N:o 1071/2009 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuun ”jäsenvaltioiden päättämällä tavalla asiaankuuluvien henkilöiden” ryhmään, näiden rikkomusten johdosta annetut tuomiot ja niistä määrätyt seuraamukset eivät koskaan johda kyseisen asetuksen 6 artiklassa tarkoitettuun asianomaisen yrityksen hyvämaineisuuden tarkastusmenettelyyn, eikä niitä oteta huomioon niissä tarkastuksissa, jotka toimivaltaisten viranomaisten on kyseisen asetuksen 12 artiklan mukaisesti suoritettava sen varmistamiseksi, että yritykset, joille ne ovat antaneet luvan harjoittaa maantieliikenteen harjoittajan ammattia, täyttävät edelleen saman asetuksen 3 artiklassa säädetyt vaatimukset.

73 Näin ollen tällaisiin rikkomuksiin syyllistyminen niiden lukumäärästä ja vakavuudesta riippumatta ei koskaan johda tällaisen hyvämaineisuuden menettämiseen eikä näin ollen maantieliikenteen harjoittajan ammatinharjoittamisluvan peruuttamiseen tilapäisesti tai kokonaan.

74 Näin ollen pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kansallinen säännöstö on asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklan vastaisesti esteenä sille, että maantiekuljetusyritysten hyvämaineisuus kärsii ja että niille määrätään seuraamuksia, vaikka henkilöt, joiden on suhteessa näihin yrityksiin katsottava olevan kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja ”asiaankuuluvia henkilöitä”, ovat rikkoneet vakavasti mainitun asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kolmannen alakohdan b alakohdassa tarkoitettuja unionin oikeuden sääntöjä.

75 Esitettyyn kysymykseen on edellä todettujen seikkojen perusteella vastattava, että asetuksen N:o 1071/2009 22 artiklaa, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan kanssa, on tulkittava siten, että se on esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan henkilö, joka on rikosoikeudellisessa vastuussa rikkomuksista, joihin maantiekuljetusyrityksessä on syyllistytty, ja jonka käyttäytyminen otetaan huomioon kyseisen yrityksen hyvämaineisuutta arvioitaessa, voi nimetä henkilön kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin säännösten noudattamisesta vastuussa olevaksi valtuutetuksi ja siten siirtää viimeksi mainitulle henkilölle rikosoikeudellisen vastuun unionin oikeuden näiden säännösten rikkomisista, kun kansallisen oikeuden mukaan ei ole mahdollista ottaa huomioon mainitun vastuussa olevan valtuutetun syyksi näin luettuja rikkomuksia sen arvioimiseksi, täyttääkö mainittu yritys hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen.

Oikeudenkäyntikulut

76 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (toinen jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1071/2009, sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2013 annetulla neuvoston asetuksella (EU) N:o 517/2013, 22 artiklaa, luettuna yhdessä asetuksen N:o 1071/2009, sellaisena kuin se on muutettuna, 6 artiklan 1 kohdan kanssa,

on tulkittava siten, että

se on esteenä kansalliselle säännöstölle, jonka mukaan henkilö, joka on rikosoikeudellisessa vastuussa rikkomuksista, joihin maantiekuljetusyrityksessä on syyllistytty, ja jonka käyttäytyminen otetaan huomioon kyseisen yrityksen hyvämaineisuutta arvioitaessa, voi nimetä henkilön kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevien unionin säännösten noudattamisesta vastuussa olevaksi valtuutetuksi ja siten siirtää viimeksi mainitulle henkilölle rikosoikeudellisen vastuun unionin oikeuden näiden säännösten rikkomisista, kun kansallisen oikeuden mukaan ei ole mahdollista ottaa huomioon mainitun vastuussa olevan valtuutetun syyksi näin luettuja rikkomuksia sen arvioimiseksi, täyttääkö mainittu yritys hyvämaineisuutta koskevan vaatimuksen.

Allekirjoitukset